

Survol aérien du quartier des Aubes

Trajectoire empruntée par les avions

Piste
d'atterrissage

Aéroport
Montpellier
Méditerranée



Avec une fréquentation de 1 565 755 passagers en 2002 et un total de 84 688 mouvements d'avion(24 492 vols commerciaux et 60 196 vols d'aviation générale), l'aéroport Montpellier-Méditerranée s'inscrit à l'évidence comme un outil très important pour le développement local et régional.
Il dessert plus de 60 destinations.

A ce titre un document officiel a été élaboré :

La Charte de Qualité de l'Environnement Sonore

Cette charte a été réalisée par le Comité de rédaction issu de la Commission Consultative de l'Environnement de l'Aéroport Montpellier-Méditerranée créé par arrêté préfectoral du 1er juillet 1999.

3 OBJECTIFS :

- 1 - AMÉLIORER LES TRAJECTOIRES
- 2 - AGIR SUR LE BRUIT A LA SOURCE ET SUR L'URBANISATION
- 3- FAVORISER LA TRANSPARENCE ET LA DIFFUSION D'INFORMATIONS

LES SERVICES PRINCIPAUX

1- La Chambre de Commerce et d'Industrie de Montpellier, notée CCIM, gestionnaire de l'aéroport a pour rôle la construction, l'entretien, l'exploitation des installations aéroportuaires, le développement et la promotion de l'aéroport Montpellier-Méditerranée

2-La Délégation Régionale de l'Aviation Civile Languedoc Roussillon, notée DGAC, assure le contrôle de la circulation aérienne et la tutelle de toutes les activités aéronautiques et aéroportuaires.

Elle veille à l'application de la législation et de la réglementation en vigueur, notamment en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement.

3- La Direction Départementale de l'Équipement notée DDE, assure les missions de l'État en matière de :

- planification du développement et gestion domaniale de la plate forme aéroportuaire.
- construction et entretien des installations aéronautiques lui incombant.

CHARTRE DE QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT SONORE

La charte a été réalisée à partir des réunions de concertation

Du comité de rédaction :

La Préfecture de l'Hérault

La Délégation Régionale de l'Aviation Civile

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Montpellier

Les Compagnies : Air France, Air Littoral

Les Contrôleurs aériens

Les Communes de :Castelnau-le-Lez, La Grande Motte, Mauguio, Montferrier-
sur-Lez, Montpellier, Pérols, Saint Aunès

Les Associations de riverains :

Association de défense contre les nuisances aériennes,

Comité de défense de l'environnement des quartiers Est de Montpellier

AMELIORER LES TRAJECTOIRES

LIMITER au maximum le survol
des agglomérations

•

PRIVILÉGIER l'utilisation
de l'espace maritime

•

ÉVITER la concentration
des nuisances

•

MAINTENIR A DES ALTITUDES
élevées les arrivées survolant
des zones urbanisées

CONCERNANT L'ATTERRISSAGE

En piste 31 Droite,
PRIVILÉGIER l'approche par l'ouest de l'aéroport
Cette procédure est très favorable pour l'environnement car les avions survolent la mer.

ENGAGEMENT :

La DGAC et les Compagnies Aériennes s'engagent à privilégier les arrivées selon cette procédure, que ce soit pour le pilotage "aux instruments" ou pour les approches à vue. Le code de bonne conduite précisera cette consigne afin d'éviter les survols de Pérols et Lattes.

De nuit (entre 22 heures le soir et 7Heures), PRIVILÉGIER l'utilisation des arrivées/départs survolant l'espace maritime

Le taux d'utilisation de cette procédure fera partie du tableau de bord environnemental annuel

ÉTUDIER

les possibilités de guidage en plan vertical des aéronefs en piste 13 Gauche
(Arrivée par les Aubes direction l'Aéroport : NORD -> SUD)

Actuellement, la descente durant l'atterrissage en piste 13 Gauche est contrôlée par un VOR-DME qui nécessite des remises en poussée des réacteurs lors des paliers intermédiaires => Bruits des réacteurs accrus

ENGAGEMENT :

La DGAC s'engage à mettre en œuvre un moyen de guidage vertical des aéronefs en piste 13 Gauche en étudiant les conséquences environnementales.

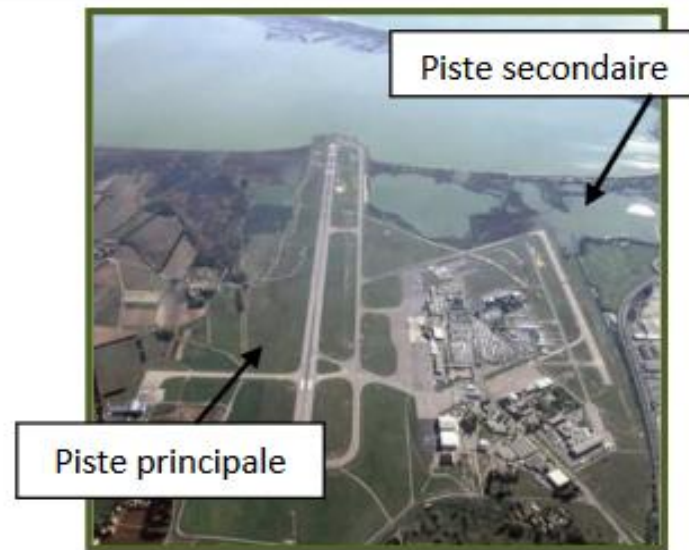


piste 13 Gauche

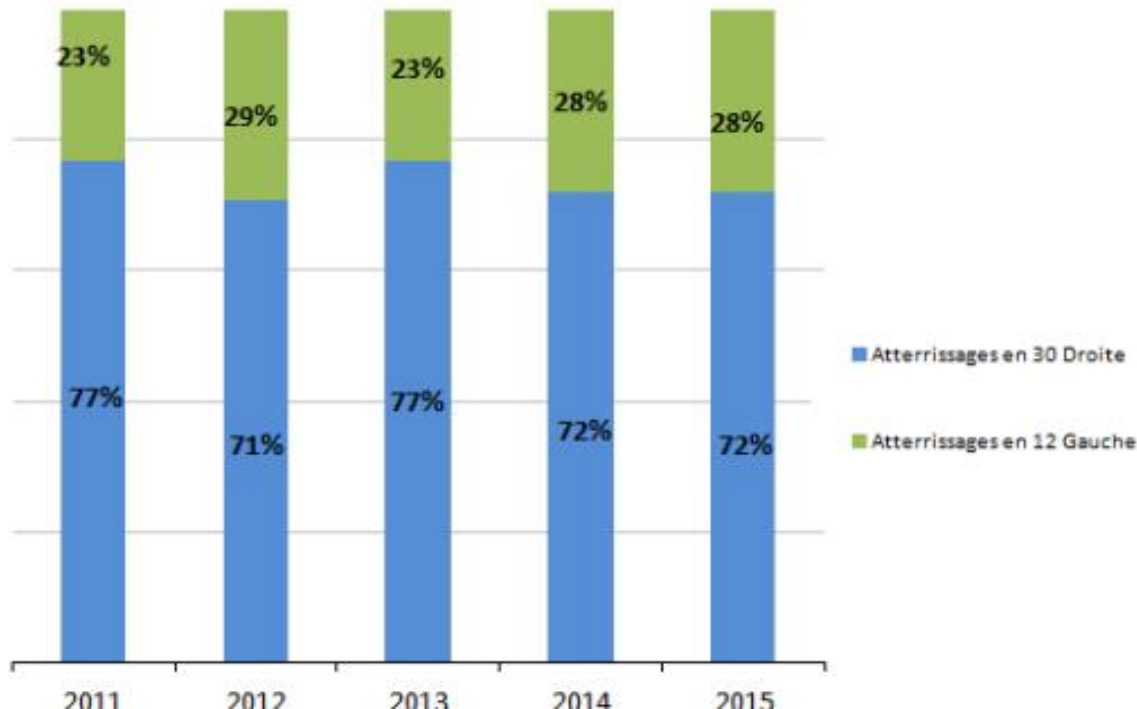
piste 13 Droite

piste 31 Gauche

piste 31 Droite



Répartition des atterrissages en piste principale :



Constat d'une baisse du pourcentage des arrivées en piste 30 Droite sur 2014. Cette diminution peut être expliquée par des conditions météorologiques globalement moins favorables (année pluvieuse et entrées maritimes). Pas de variation avec les données de 2015.

Agir sur le bruit à la source et sur l'urbanisation

CRÉER un conseil de suivi de la mise en œuvre de la charte

Il est important que toutes les actions définies dans la charte soient suivies d'effets.

ENGAGEMENT :

Un conseil de suivi des actions de la charte sera créé. Il comprendra des élus, des associations de riverains et des acteurs du transport aérien et sera le prolongement du Comité de rédaction de la charte. Il aura pour mission de veiller au bon déroulement des actions, d'informer la Commission Consultative de l'Environnement et de proposer des amendements éventuels

CREATION DU PEB (Plan d'Exposition au Bruit)

Le PEB (plan d'Exposition au Bruit)

Le PEB est illustré par un seul document cartographique à l'échelle 1/25 000 sur lequel sont reportées les limites de l'aérodrome, le tracé des pistes et les courbes de niveau de bruit délimitant les zones «A», «B» et «C», et «D» si cette dernière existe.

Zone A : Zone de bruit fort

où le $L_{den} \geq 70$

Zone B : Zone de bruit fort

où le $L_{den} \leq 70$ et dont la limite extérieure est comprise entre L_{den} 65 et 62.

Zone C : Zone de bruit modéré

comprise entre la limite extérieure de la zone B et une limite comprise entre L_{den} 57 et 55.

Zone D : Zone de bruit faible

comprise entre la limite extérieure de la zone C et une limite correspondant au L_{den} 50.

NB : la définition du L_{den} est donnée ci-contre.

Recommandations d'isolation acoustique pour les constructions autorisées dans ces zones de bruit :

	Zone de bruit				
	A	B	C**	Extérieur immédiat de la zone C*	D
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 db(A)	40 db(A)	35 db(A)	30 db(A)	Les PEB peuvent délimiter une zone D à l'intérieur de laquelle les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet des mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L 147-6 du code de l'urbanisme. La délimitation d'une zone D n'est obligatoire que pour les aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes (voir ci-après).
Locaux d'enseignement et de soins	47 db(A)	40 db(A)	35 db(A)	30 db(A)	
Locaux à usage de bureaux ou recevant du public	45 db(A)	40 db(A)	35 db(A)	30 db(A)	

* en l'absence de zone D.

** valeur de norme uniquement pour la zone de bruit C (circulaire du 19/01/1988).

Résultats

Zone de bruit A

$L_{den} \geq 70$

Zone de bruit B

$70 > L_{den} \geq L_B$
avec $65 \geq L_B^* \geq 62$

Zone de bruit C

$L_B > L_{den} \geq L_C$
avec $57 \geq L_C^* \geq 55$

Zone de bruit D

$L_C > L_{den} \geq 50$



CAS 2 : PISTES 12L ET 30R EN SERVICE POUR LES DÉCOLLAGES ET LES ATterrISSAGES FACE AU SUD-EST.



Trajectoires arrivées (vert) et départs (bleu) des appareils sur la piste principale (12L) et piste secondaire (12R) de l'aéroport le 26/06/2011. © AMM

Question a Delphine Theron, Responsable réclamations, observations...

Qui et comment faire partie de ces 2 commissions ?

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT (CCE)

- **Missions**

Depuis sa création en 1991, la commission est consultée annuellement sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur les zones affectées par le bruit.

- **Composition**

L'arrêté du 05/11/2014 renouvelle la **Commission Consultative de l'Environnement de l'Aéroport de Montpellier Méditerranée**.



Arrêté n°DDTM34-2016-07-07480

[Télécharger le fichier](#)

Les membres de la commission sont répartis en trois catégories égales en nombre sous la présidence du Préfet de l'Hérault :

- **7 représentants des professions aéronautiques** (compagnies aériennes, aéroclubs, pilotes, contrôleurs aériens, exploitant de l'aéroport).
- **7 représentants des collectivités locales** (Communauté d'agglomération de Montpellier, Communauté de communes du Pays de l'Or, Conseil Régional et Conseil Général).
- **7 représentants des associations de riverains** de l'aérodrome et associations de protection de l'environnement.

Assistent aux réunions sans voix délibérative, l'Aviation Civile, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, la Direction Départementale des Territoires et de la Mer.

La **SA Aéroport Montpellier Méditerranée** assure le secrétariat de la **Commission Consultative de l'Environnement**.

COMITE PERMANENT

Transformation du Conseil de Suivi de la Charte en Comité Permanent

La **Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'aéroport** s'est réunie le 3 avril dernier. A cette occasion, les membres de la commission ont décidé, conformément aux dispositions du **Code de l'Environnement**, de créer un **Comité Permanent (CP)**, au travers duquel, la CCE exercera son rôle de suivi de la mise en œuvre de la **Charte de l'Environnement** créée en 2002. Ce Comité Permanent sera composé de la même façon que la CCE, c'est à dire avec 3 collègues représentant les **professions aéronautiques**, les **collectivités** et les **associations de riverains**. Le CP devra rendre compte de ses travaux à la CCE. Sa création permettra de réunir plus facilement un petit groupe de travail (notamment en cas d'urgence) et de s'affranchir du formalisme de l'arrêté Préfectoral.

L'instauration du CP entraîne ainsi la dissolution du Conseil de Suivi de la Charte (CSC), instance créée par arrêté préfectoral en 2003, dont les attributions sont redondantes.

Pourquoi ne pas créer une trajectoire verte « d'arrivée »

En novembre 2007, la **trajectoire « Verte » de départs vers la Vallée du Rhône** a été mise en service. Cette trajectoire est le résultat de la concertation des communes riveraines de l'aéroport, associations de riverains, exploitant de l'aéroport, pilotes, contrôleurs, compagnies aériennes et services de l'Etat.

Les principaux avantages sont :

- Une diminution du nombre de personnes survolées.
- Une altitude de survol plus élevée.



Explication du PEB (plan Exposition au Bruit) :
-carte plus précise des zones ABC
-Qu'est ce que le Lden

QUID de ce moyen de guidage qui pourrait réduire les nuisances sonores ?

ÉTUDIER

les possibilités de guidage en plan vertical des avions en piste 13 Gauche
(Arrivée par les Aubes direction l'Aéroport : NORD -> SUD)
Actuellement, la descente durant l'atterrissage en piste 13 Gauche est contrôlée par un VOR-DME qui nécessite des remises en poussée des réacteurs lors des paliers intermédiaires => Bruits des réacteurs accrus

ENGAGEMENT :

La DGAC s'engage à mettre en œuvre un moyen de guidage vertical des avions en piste 13 Gauche en étudiant les conséquences environnementales.

Delphine Theron

Point d'Accueil Environnement

Le **Point d'Accueil Environnement de l'aéroport** a pour objectif de recueillir les réclamations, observations et demandes de renseignement, et de recevoir les populations des communes environnantes au travers d'une espace environnement.

Contact Point d'Accueil Environnement

SA Aéroport Montpellier Méditerranée
Service Qualité – Environnement - Sécurité Aéroportuaire
CS 10 001 - 34137 MAUGUIO CEDEX

Tél. : 04 67 20 86 99

Fax : 04 67 20 65 33

E-mail : d.therond@montpellier.aeroport.fr